Il conto del bollo lo pagano altri investimenti

Di Leonzio Rizzo da lavoce.info

il 18/09/2026

in In evidenza

Le economie sul Pnrr coprono il 61,8 per cento degli oneri che derivano dall'esenzione del bollo auto per il 2027. Il resto arriva dalla riduzione di fondi che avrebbero potuto finanziare altre politiche. Per il 2028 non è prevista alcuna risorsa.

Il vero costo dell'esenzione

Nel 2027 l'esenzione dal bollo per un'automobile fino a 80 kW, o in alternativa per un motociclo o ciclomotore, comporta un trasferimento dello Stato alle regioni e alle province autonome pari a 2.293,5 milioni di euro. È la compensazione prevista per il gettito che gli enti territoriali non incasseranno. L'articolo 7 del decreto quantifica però in 2.362 milioni gli oneri complessivi del provvedimento nel 2027, perché alla misura sul bollo si aggiungono interventi di importo molto più contenuto.

È quindi improprio parlare di abolizione del bollo. Il decreto dispone un'esenzione per i versamenti con scadenza compresa tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2027 e non contiene né una proroga automatica né risorse destinate agli anni successivi. La distinzione non è terminologica: una misura temporanea può essere finanziata consumando riserve una tantum; un'abolizione permanente richiede invece una copertura stabile e ripetibile.

Le coperture non sono attribuite separatamente alle singole misure: confluiscono in un unico contenitore finanziario. Non è quindi possibile sostenere che una determinata fonte finanzi precisamente una determinata voce di spesa. Tuttavia, il rimborso del bollo rappresenta il 97,1 per cento degli oneri del decreto nel 2027. La struttura delle coperture descrive dunque, con buona approssimazione, il modo in cui viene finanziata l'esenzione.

Il Pnrr copre poco più di sei euro su dieci

La fonte principale è costituita da 1.460 milioni di economie del Pnrr. Rapportati ai 2.362 milioni necessari, coprono il 61,8 per cento del totale. Restano da trovare 902 milioni, pari al 38,2 per cento. Di questi, 24,3 milioni derivano da maggiori entrate e minori spese prodotte dall'articolo 1; gli altri 877,7 milioni sono ottenuti riducendo fondi e accantonamenti già presenti nel bilancio dello stato.

Tabella 1 – Le coperture del decreto nel 2027

Fonte di copertura	Milioni	% del totale	Che cosa si riduce e rischio per il futuro
Economie Pnrr	1.460,0	61,8	Risorse non vincolate e non necessarie ai target europei. Nessun progetto già obbligato dovrebbe essere cancellato, ma viene meno la possibilità di riprogrammarle per altri investimenti. Rischio medio-alto per la spesa futura in conto capitale.
Programma "Fondi da assegnare"	309,0	13,1	Stanziamenti del Mef non ancora ripartiti. Il decreto non indica i singoli capitoli colpiti. Rischio potenzialmente alto, ma non quantificabile senza conoscere le destinazioni che saranno sacrificate.
Fondo Patrimonio Rilancio	100,0	4,2	Disponibilità residue dello strumento creato nel 2020 per interventi patrimoniali nelle imprese. Non risultano revocati aiuti già concessi. Rischio relativamente basso per servizi e politiche ordinarie.
Fondo speciale di parte corrente	128,7	5,4	Accantonamenti dei ministeri destinati a coprire nuove leggi. Non sono tagli ai servizi già erogati, ma riducono la capacità di finanziare futuri provvedimenti. Rischio medio, anche per settori come salute, università, ambiente e infrastrutture.
Fondo per esigenze indifferibili	70,0	3,0	Riserva per necessità urgenti o impreviste. Minore margine per emergenze future. Rischio medio-alto qualora nel 2027 emergano nuove esigenze non rinviabili.
Fondo interventi strutturali di politica economica (FISPE)	270,0	11,4	Fondo flessibile impiegato per finanziare nuovi interventi economici. La riduzione restringe lo spazio per successive misure a favore di famiglie, imprese o altri settori. Rischio medio-alto.
Maggiori entrate e minori spese dell'articolo 1	24,3	1,0	Effetti finanziari delle norme su accise e autotrasporto. Non comportano la riduzione di un fondo.
Totale	**2.362,0**	**100,0**	**Le economie Pnrr coprono il 61,8 per cento; il 38,2 per cento deve essere reperito altrove.**

Nota: la valutazione del rischio è qualitativa e considera la possibilità che la riduzione comprima investimenti, nuove leggi o riserve per esigenze future; non indica tagli già deliberati. Elaborazioni sui dati dell'articolo 7 del decreto legge 17 settembre 2026, n. 162.

Le economie Pnrr non sono denaro senza alternative

Le somme Pnrr possono essere utilizzate perché, dopo il 30 giugno 2026, sono state accertate come risorse sulle quali non esistono obbligazioni giuridicamente vincolanti e che non risultano necessarie per conseguire gli obiettivi rendicontati all'Unione europea. La condizione è importante: non si dovrebbero interrompere cantieri, contratti o progetti già impegnati. Sulla somma accertata dal Mef e relativo utilizzo per la copertura della sospensione del bollo pare però penda un eventuale valutazione dell'Unione Europea.

Ciò non significa però che le economie fossero prive di un impiego alternativo. La disciplina precedente consentiva di assegnarle a nuove iniziative, rifinanziare interventi esistenti o riprogrammare risorse. Usarle per compensare una riduzione fiscale corrente significa rinunciare a questa possibilità. Il costo-opportunità è particolarmente rilevante perché il Piano nasce per aumentare gli investimenti e la capacità produttiva, mentre l'esenzione dal bollo produce un beneficio immediato ma non accresce direttamente lo stock di capitale pubblico.

Dove è più alto il rischio per la spesa futura

La voce più problematica è la riduzione di 309 milioni del programma "Fondi da assegnare". Nel testo del decreto non sono indicati i singoli capitoli che sopporteranno il taglio. Finché la relazione tecnica e i successivi atti di bilancio non renderanno esplicita la ripartizione, non è possibile sapere quali politiche perderanno risorse. Proprio l'indeterminatezza rende elevato il rischio potenziale: potrebbero essere sacrificate assegnazioni future di rilievo senza che il costo sia immediatamente visibile.

Anche i 270 milioni sottratti al Fispe (Fondo per gli interventi strutturali di politica economica) e i 70 milioni prelevati dal Fondo per esigenze indifferibili riducono margini di bilancio che normalmente servono a finanziare nuovi interventi economici o affrontare necessità impreviste. Non si può identificare oggi il beneficiario che perderà una prestazione, perché quelle spese non sono ancora state deliberate. Ma, se nel corso del 2027 emergeranno nuove priorità, il governo dovrà reperire risorse altrove, rinunciare a qualche misura oppure ricorrere a maggiore deficit.

I 128,7 milioni del fondo speciale di parte corrente hanno una natura diversa. Si tratta di accantonamenti attribuiti ai ministeri per coprire nuove leggi. La loro riduzione non sottrae, ad esempio, come si potrebbe evincere dall'allegato al decreto, 8,8 milioni alla spesa sanitaria già programmata né 11,3 milioni ai bilanci correnti delle università: diminuisce però la capacità dei ministeri della Salute e dell'Università, come degli altri dicasteri interessati, di finanziare nuovi provvedimenti. Anche in questo caso il taglio è futuro e potenziale, ma non per questo economicamente irrilevante.

Meno preoccupante appare invece il prelievo di 100 milioni dal fondo collegato a "Patrimonio Rilancio", lo strumento istituito durante la pandemia per sostenere patrimonialmente le imprese di maggiori dimensioni. L'utilizzo di disponibilità residue non sembra incidere su interventi già concessi né sui servizi pubblici ordinari.

Dal 2028 la copertura non c'è

Il punto decisivo è che nel decreto non esiste una copertura strutturale per il bollo. L'articolo 7 iscrive 2.362 milioni di oneri nel 2027, ma soltanto 38 milioni nel 2028. Questi ultimi non finanziano la prosecuzione dell'esenzione: corrispondono agli effetti di altre disposizioni del decreto, tra cui 36,8 milioni destinati al Fispe e 1,2 milioni connessi alle norme sulle accise. Per il bollo, nel 2028, lo stanziamento è pari a zero.

D'altra parte, le coperture utilizzate nel 2027 non sono replicabili. Le economie Pnrr possono essere spese una sola volta; lo stesso vale per il prelievo sugli accantonamenti e sulle riserve esistenti. Per trasformare l'esenzione in una vera abolizione occorrerebbe reperire ogni anno una cifra vicina ai 2,3 miliardi – eventualmente più alta se crescesse il gettito da compensare – attraverso nuove entrate, riduzioni permanenti di altre spese oppure maggiore deficit. Una promessa di prosecuzione non equivale, sotto il profilo della finanza pubblica, a una copertura. Tra l'altro anche vista dal punto di vista elettorale si tratta proprio di una *mancetta*: in media sono 175 euro all'anno per chi fruisce dell'esenzione. Inoltre, si può mostrare che l'esenzione sovracompensa, in relazione all'esborso da sostenere per l'aumento del prezzo del carburante, chi usa poco l'auto. Un pensionato che usa raramente l'auto può ricevere, al netto dell'incremento di prezzo per il carburante, più di un pendolare che percorre ogni giorno molti chilometri. Inoltre, l'assenza di un requisito Isee rende sì la misura semplice (da comunicare), ma poco

mirata: non è affatto detto che possedere un'auto di potenza contenuta identifichi un reddito basso.

In conclusione, quindi l'esenzione non è gratuita, trasferisce il costo dai proprietari dei veicoli al bilancio generale dello stato e, per il 2027, lo finanzia per quasi due quinti riducendo lo spazio disponibile per altre politiche. Il giudizio sulla misura non dipende soltanto dal beneficio riconosciuto agli automobilisti, ma anche dal confronto con gli investimenti e gli interventi futuri ai quali si rinuncia. Per rendere trasparente il confronto, il Parlamento dovrebbe chiedere al governo di indicare con precisione quali capitoli compongono i 309 milioni dei "Fondi da assegnare" e quali progetti avrebbero potuto essere finanziati con le economie Pnrr.

Correlati

Via il bollo: un rimborso per il caro carburanti? 18/09/2026In "In evidenza"

Vendola e l'esenzione dal bollo auto18/01/2013In "Rubriche"

Il tormentone del bollo auto 09/11/2006In "Energia e ambiente"

Leonzio Rizzo *Si è laureato in Economia all'Università Cattolica di Milano. Ha conseguito il Master in Economics a Louvain-la-Neuve e il dottorato in Economia Politica all'Università Federico II di Napoli. E' stato Marie Curie post-doc fellow alla LSE. Si occupa di temi di economia pubblica e political economy con particolare riguardo alla finanza locale. Ha insegnato all'Università Cattolica di Milano e all'Università di Novara e Ferrara. E' professore ordinario di Scienza delle Finanze presso quest'ultima Università e research affiliate presso l'IEB dell'Università di Barcellona. Ha svolto e svolge attività di consulenza per vari enti pubblici. È stato membro del comitato direttivo della Siep (Società Italiana di Economia Pubblica) per il periodo 2015-2021. È* redattore de lavoce.info. @leonziorizzo su Twitter.